DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA BUDOWNICTWA
I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

Warszawa, dnia 10 czerwca 1961 r. Nr 10 Poz. 42 — 48

TREŚC:

Zarządzenia Ministra:

Poz. 42 — nr 228 z 11.X.60 r. w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych

Poz. 43 — nr 231 z 14.X.60 r. w sprawie stosowania dodatków za pracę na niektórych rodzajach pojazdów samochodowych

Poz. 44 — nr 276 z 22.XII.60 r. w sprawie wypłacania kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w przedsiębiorstwach transportowych i bazach transportowych premii indywidualnej przekraczającej 35% wynagrodzenia zasadniczego

Poz. 45 — nr 283 z 24.XII.60 r. w sprawie czasu pracy i premiowania kierowców wozów ciężarowych i ich pomocników zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw

Protokóły dodatkowe:

Poz. 46 — z 11.X.60 r. do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r. dotyczący zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych

Poz. 47 — z 11.X.60 r. do układów zbiorowych pracy dotyczących zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych

Poz. 48 — z 25.X.60 r. dotyczący ustalenia ramowych zasad przyznawania kierowcom i ich pomocnikom dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych

Komunikat

42.

ZARZĄDZENIE nr 228 MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 11 października 1960 r.

w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.

(znak: ZB/3/60)

W wykonaniu uchwały nr 283a Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1960 r. w sprawie poprawy organizacji pracy transportu samochodowego oraz zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych (Mon. Pol. nr 67, poz. 317) oraz w związku z protokółami dodatkowymi z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy, stosowanych w resorcie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych, w porozumieniu z Zarządami Głównymi Związków Zawodowych: Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Pracowników Przemysłu Chemicznego, Pracowników Gospodarki Komunalnej, Przemysłu Terenowego i Rzemiosła — zarządza się, co następuje:

I. Przepisy ogólne

§ 1. 1. Zarządzenie obowiązuje w niżej określonych jednostkach organizacyjnych podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i przez niego nadzorowanych, zatrudniających kierowców pojazdów mechanicznych:

a) w przedsiębiorstwach: transportowych budownictwa, transportowych przemysłu materiałów budowlanych, sprzętowo-transportowych budownictwa terenowego i Przedsiębiorstwie Zmechanizowanych Robót Ziemnych,
b) w bazach transportowych przedsiębiorstw budowlano-montażowych i przedsiębiorstw przemysłu materiałów budowlanych, posiadających wydzielony roczny plan usług transportowych oraz wydzielony roczny plan funduszu płac,
c) w pozostałych, niewymienianych w pkt a) i b) przedsiębiorstwach, posiadających tzw. transport własny,
d) w biurach projektowych oraz w zarządach i zjednoczeniach.

2. Przez użyte w zarządzeniu określenie „zarząd" — rozumie się zarządy budownictwa, wykonujące zadania planu centralnego i terenowego, przez określenie „zjednoczenie" — rozumie się zjednoczenia przemysłu, wykonujące zadania planu centralnego i terenowego i zjednoczenia przedsiębiorstw budownictwa terenowego.

3. Przez użyte w zarządzeniu określenie „protokóły dodatkowe" rozumie się protokóły dodatkowe z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy, stosowanych w resorcie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.

II. Postanowienia z zakresu czasu pracy, organizacji pracy i planowania.

§ 2. 1. Zobowiązuje się dyrektorów przedsiębiorstw, o których mowa w § 1 ust. 1, pkt a) i b), do określania w harmonogramach pracy czasu pracy kierowców pojazdów ciężarowych i ich pomocników.

2. Ramowe wytyczne w zakresie opracowywania harmonogramów pracy zawiera instrukcja, stanowiąca załącznik nr 1 do zrządzenia, zwana dalej „instrukcją".

3. W planach zatrudnienia przedsiębiorstw, o których mowa w § 1, ust. 1 pkt a) i b), czas pracy kierowców po-

jazdów ciężarowych i ich pomocników powinien być tak ustalony, aby wraz z godzinami nadliczbowymi nie przekraczał średnio w ciągu roku 220 godzin miesięcznie na jednego zatrudnionego, a w planach zatrudnienia przedsiębiorstw, w których występuje szczególne nasilenie przewozów sezonowych — 225 godzin.

4. Harmonogramy pracy dla poszczególnych kierowców mogą przewidywać większą lub mniejszą ilość godzin pracy w okresach dziennych i miesięcznych, niż to przewidują normy określone w § 3 ust. 1 protokółów dodatkowych i w ust. 3 niniejszego paragrafu.

5. Dyrektorzy przedsiębiorstw ustalą odpowiednie harmonogramy pracy ładowaczy i dyspozytorów, synchronizując ich czasu pracy z czasem pracy kierowców.

§ 3. Zobowiązuje się dyrektorów przedsiębiorstw, o których mowa w § 1 ust. 1, pkt a) i b) do ustalenia szczegółowego zakresu obowiązków i odpowiedzialności dyspozytorów samochodowych, z uwzględnieniem wytycznych, określonych w instrukcji, oraz do ustalenia regulaminu premiowania, z uwzględnieniem przepisu § 33 protokółów dodatkowych.

§ 4. 1. Zobowiązuje się dyrektorów przedsiębiorstw, o których mowa w § 1, ust. 1, pkt a) i b), do:

a) wydzielania funduszu płac kierowców pojazdów ciężarowych i ich pomocników oraz podziału tego funduszu według poszczególnych składników płac (płace podstawowe, dopłaty za godziny nadliczbowe, niedziele i święta oraz premie i wszystkie taksatywnie wyszczególnione dodatki),

b) prowadzenia systematycznej kontroli i analizy prawidłowości wydatkowania funduszu płac kierowców i ich pomocników, w układzie określonym w pkt a).

2. Zobowiązuje się dyrektorów zarządów i zjednoczeń do wprowadzenia periodycznej, systematycznej kontroli działalności przedsiębiorstw w zakresie gospodarki transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem zagadnień, wynikających z postanowień ust. 1.

§ 5. Premie dla dyspozytorów, o których mowa w § 33 protokółów dodatkowych, mogą być wypłacane w wysokości do 40% płac podstawowych dyspozytorów.

III. Tryb wprowadzenia nowych zasad

§ 6. 1. Zasady wynagradzania kierowców i ich pomocników, określone w protokółach dodatkowych, mogą być wprowadzone w życie w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 pkt a), a w przypadkach wyjątkowych, za zgodą Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, również w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt b), z dniem 1 października 1960 r.

2. Zasady wynagradzania pozostałych pracowników samochodowych, niewymienionych w ust. 1, wprowadza się w zasadzie w tym samym terminie co zasady wynagradzania kierowców i ich pomocników.

3. Wprowadzenie nowych zasad wynagradzania w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 pkt a) i b), uwarunkowane jest odpowiednim organizacyjno-technicznym przygotowaniem jednostek.

Przygotowanie organizacyjno-techniczne powinno przyczynić się do ograniczenia czasu pracy kierowców i pomocników w godzinach nadliczbowych i zwiększenia ich wydajności pracy oraz wydajności taboru, a w konsekwencji zapewnić wykonanie planów przewozowych.

Zasady i wytyczne w tym zakresie określa instrukcja.

4. W jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1, ust. 1 pkt. a) i b), w których stan organizacyjno-techniczny nie będzie stwarzać warunków do wprowadzenia nowych zasad wynagrodzeń od dnia 1 października 1960 r. oraz w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt c) i d), — nowe zasady zostaną wprowadzone w terminach odrębnie ustalonych.

§ 7. 1. Decyzję zezwalającą na wprowadzenie nowych zasad płac w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt a), podejmuje Dyrektor Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Transportu i po uzgodnieniu z Zarządem Głównym właściwego Związku Zawodowego — na wniosek dyrektora zarządu (zjednoczenia).

2. Decyzję zezwalającą na wprowadzenie nowych zasad płac w jednostkach organizacyjnych o których mowa w § 1 ust. 1 pkt b) podejmuje dyrektor zarządu (zjednoczenia) — na wniosek dyrektora przedsiębiorstwa uzgodniony z radą zakładową. Termin wprowadzenia należy podać do wiadomości Dyrektora Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy.

3. Decyzję w sprawie wprowadzenia nowych zasad płac w jednostkach organizacyjnych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt c) i d), podejmuje dyrektor danej jednostki w porozumieniu z radą zakładową; o podjętej decyzji dyrektorzy jednostek wymienionych w § 1 ust. 1 pkt c) zawiadomią dyrektora zarządu (zjednoczenia).

4. Wnioski, o których mowa w ust. 1 i ust. 2, powinny być opracowane na podstawie założeń organizacyjno-technicznych, o których mowa w instrukcji.

§ 8. 1. Dyrektorzy jednostek organizacyjnych, określonych w § 1 ust. 1 pkt c), podejmując decyzję, o której mowa w § 7 ust. 3, zastosują odpowiednie środki organizacyjno-techniczne, zapewniające wykonanie zadań przez transport własny. Dla tych celów mogą być wykorzystane (w części lub w całości) wytyczne podane w instrukcji.

2. Zobowiązuje się dyrektorów jednostek organizacyjnych określonych w § 1 ust. 1 pkt c) do prowadzenia systematycznej kontroli i analizy prawidłowości wydatkowania funduszu płac kierowców i ich pomocników.

3. Zobowiązuje się dyrektorów jednostek organizacyjnych określonych w § 1 ust. 1 pkt c), posiadających transport własny w ilości ciężarowych jednostek silnikowych większej niż 15 oraz w innych ekonomicznie uzasadnionych przypadkach do wzmocnienia kontroli działalności tego transportu przez wprowadzenie odpowiedniego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego (wydziałowego).

§ 9. 1. Przy wprowadzaniu nowych zasad wynagradzania w jednostkach organizacyjnych określonych w § 1 ust. 1 pkt a) i b) w uzasadnionych przypadkach, na wniosek zainteresowanej jednostki organizacyjnej, może nastąpić dofinansowanie funduszu płac.

2. Nowe zasady wynagrodzeń wprowadza się w jednostkach organizacyjnych niewymienionych w ust. 1 — w ramach funduszu płac przedsiębiorstwa.

3. Wniosek o dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać, zgodnie z instrukcją, szczegółowe wyliczenie udowadniające potrzebę dofinansowania. Ewentualnego dofinansowania dokonuje zarząd (zjednoczenie). W przypadku braku środków zarząd (zjednoczenie) występuje do Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy z wnioskiem o dofinansowanie.

IV. Postanowienia organizacyjne

§ 10. W celu koordynacji akcji wprowadzenia nowych zasad wynagrodzenia ustala się, co następuje:

1. Powołuje się pełnomocników Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i zastępców pełnomocników — dla spraw koordynacji zmiany wynagrodzeń kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach podległych Ministrowi i przez niego nadzorowanych.

2. Imienny wykaz pełnomocników i ich zastępców (ust. 1) oraz terytorialny zakres ich działania — zawiera załącznik nr 2 do zarządzenia*).

3. Koordynacja, o której mowa w ust. 1, obejmuje jednostki organizacyjne określone w § 1 ust. 1 pkt a), b) i c).

4. Dla wykonania zadań, wynikających z postanowienia ust. 1, pełnomocnicy i zastępcy powinni korzystać z pomocy wojewódzkich komisji koordynacyjnych budownictwa.

5. Upoważnia się pełnomocników Ministra i ich zastępców do dokooptowania niezbędnej ilości pracowników, specjalistów z dziedziny transportu samochodowego oraz zatrudnienia i płac, spośród pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i przez niego nadzorowanych.

§ 11. Koordynacja, o której mowa w § 10, powinna zapewnić prawidłowość:

a) ustalania właściwych systemów płac i regulaminów płac dla poszczególnych grup kierowców i ich pomocników (w zależności od rodzaju przewozów), grup robotników warsztatowych oraz regulaminów premiowania dyspozytorów samochodowych.

b) wyboru właściwego systemu wynagradzania robotników warsztatowych warsztatów samochodowych,

c) ustalenia właściwych zasad akordowania pracy kierowców i ich pomocników oraz ich wynagradzania w systemie akordowym,

d) przygotowania organizacyjno-technicznego dla wprowadzenia nowych zasad wynagrodzenia, o których mowa w instrukcji,

e) oceny merytorycznej ewentualnych wniosków o dofinansowanie, o których mowa w § 9 ust. 3, szczególnie w związku z wyczerpaniem rezerw organizacyjno-technicznych, o których mowa w instrukcji.

§ 12. 1. W związku z postanowieniami § 10 i § 11 zobowiązuje się dyrektorów zarządów i dyrektorów zjednoczeń do przedkładania pełnomocnikom Ministra, o których mowa w § 10 ust. 1, do zaopiniowania na piśmie:

a) wniosków, o których mowa w § 7 ust. 1 i ust. 2,

b) wniosku, o którym mowa w § 9 ust. 3.

2. Zobowiązuje się dyrektorów przedsiębiorstw, zarządów i zjednoczeń do udzielania pełnomocnikom Ministra niezbędnej pomocy w zakresie realizacji postanowień § 10 i § 11.

§ 13. 1. W celu przeprowadzenia informacji i instruktażu w zakresie nowych zasad wynagradzania i sposobu ich stosowania oraz stworzenia podstaw bieżącej informacji i kontroli zobowiązuje się:

1) Dyrektora Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy i Dyrektora Departamentu Transportu do przeprowadzenia konferencji instruktażowej z pełnomocnikami Ministra i ich zastępcami, z dyrektorami zarządów, zjednoczeń, przedsiębiorstw transportowych oraz zaproszonymi przedstawicielami zarządów głównych i okręgowych właściwych związków zawodowych,

2) pełnomocników Ministra, o których mowa w § 10 ust. 1, do przeprowadzenia w terminach ustalonych odrębnie narady roboczej z przedstawicielami jednostek organizacyjnych wymienionych w § 1, ust. 1 pkt b) i c) oraz przedstawicielami zarządów i zjednoczeń nadzorujących jednostki organizacyjne wymienione w § 1 ust. 1 pkt b),

3) dyrektorów przedsiębiorstw, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt a) i b), do:

a) zorganizowania narady roboczej w przedsiębiorstwie,

b) składania dyrektorowi właściwego zarządu lub zjednoczenia i pełnomocnikowi Ministra co dwa tygodnie, poczynając od dnia wprowadzenia nowych zasad wynagrodzenia krótkiej, pisemnej informacji co do przebiegu akcji zmian, z podaniem trudności i sposobu ich usuwania,

c) sprawozdań ze zmiany zasad wynagrodzeń kierowców, wg wytycznych ustalonych przez Dyrektora Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Transportu.

4) pełnomocników Ministra do składania Ministrowi, za pośrednictwem Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy zbiorczych informacji, o których mowa w pkt 3) lit. b).

2. Okres, przez jaki składane będę informacje i sprawozdania, o których mowa w ust. 1 pkt 3) lit. b) i c), określi Dyrektor Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpieczeństwa Pracy.

§ 14. 1. Dyrektorzy przedsiębiorstw oraz dyrektorzy zarządów i zjednoczeń odpowiedzialni są za prawidłowe wprowadzenie w życie nowych zasad wynagradzania pracowników samochodowych.

2. Nadzór nad wykonaniem postanowień zarządzenia powierza się Dyrektorowi Departamentu Zatrudnienia, Płac i Bezpiecznestwa Pracy w porozumieniu z Dyrektorem Departamentu Transportu.

V. Przepisy końcowe

§ 15. W okresie IV kwartału 1960 r. miesięczna norma czasu pracy, o której mowa w § 2 ust. 3, może być zwiększona za zgodą jednostki nadrzędnej do 240 godzin średnio miesięcznie w kwartale na jednego zatrudnionego.

§ 16. 1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 października 1960 r.

2. Z dniem wprowadzenia w danym przedsiębiorstwie nowych zasad wynagradzania pracowników samochodowych, o których mowa w zarządzeniu, pracowników, objętych tymi zasadami, nie obowiązują:

1) zarządzenie nr 229 Ministra Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 24 listopada 1956 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników samochodowych,

2) zarządzenie nr 411 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 10 listopada 1958 r. dotyczące zmiany zarządzenia nr 229 Ministra Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 24 listopada 1956 r. w sprawie zasad wynagradzania pracowników samochodowych.

3) wszelkie indywidualne decyzje wydane w zakresie określania płac lub czasu pracy pracowników samochodowych.

MINISTER
M. Olewiński

*) Załącznik nr 2 został przesłany zainteresowanym.

Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 228 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 11 października 1960 r.

INSTRUKCJA

w sprawie zasad opracowywania harmonogramów pracy oraz przygotowania warunków organizacyjno-technicznych jednostek transportu samochodowego do wprowadzenia nowych zasad wynagradzania pracowników samochodowych.

1. Pod pojęciem przygotowania warunków organizacyjno-technicznych jednostek transportu samochodowego do wprowadzenia nowych zasad wynagrodzenia kierowców pojazdów mechanicznych w rozumieniu zarządzenia nr 228 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 11 października 1960 r. uważa się podjęcie takich przedsięwzięć organizacyjno-technicznych, które:

1) gwarantują całkowite wykonanie planów przewozowych i zadań przewozowych jednostek transportu samochodowego,

2) gwarantują takie usprawnienie pracy i zwiększenie wydajności transportu samochodowego, które zabezpieczą skrócenie czasu pracy kierowców i ich pomocników.

2. Jednostki transportu samochodowego opracują zestawienia (według załączonego wzoru) przedsięwzięć organizacyjno-technicznych, zapewniających osiągnięcie celów określonych w ust. 1 wraz z wyliczeniem przewidywanych skutków tych przedsięwzięć. Opracowane zestawienie będzie podstawą do oceny spełnienia warunków organizacyjno-technicznych jednostek transportu samochodowego przy w prowadzaniu nowych zasad wynagradzania kierowców i ich pomocników.

3. Przedsięwzięcia organizacyjno-techniczne, o których mowa wyżej, powinny uwzględniać w szczególności:

1) sporządzenie miesięcznych harmonogramów czasu pracy kierowców i pojazdów samochodowych w taki sposób, aby:

a) czas pracy kierowcy nie przekraczał ilości godzin pracy, przewidzianych w protokóle dodatkowym,

b) uwzględniał dostosowanie czasu (godzin) pracy kierowców do czasu pracy zleceniodawców (usługobiorców), przewidując w zależności od potrzeb, rozpoczynanie czasu pracy kierowców w różnych porach dnia, a także przerywany dzień pracy kierowców,

c) zapewnił niezbędną ilość kierowców do pracy w niedziele i święta wolne od pracy.

2) szersze stosowanie akordowej pracy kierowców, którą powinny być objęte w szczególności:

a) przewozy ziemi przy zmechanizowanym naładunku i wyładunku,

b) przewozy technologiczne w budownictwie i przemyśle materiałów budowlanych (przewozy płynnego betonu, dowóz surowców do produkcji z własnych źródeł surowcowych, przewozy międzyoperacyjne itp),

c) dowóz do stacji kolejowych nadania w zakładach nie posiadających bocznic lub dowóz do bocznic kolejowych oddalonych od miejsc produkcji lub składowania, z których dowóz do tych bocznic odbywa się za pośrednictwem transportu samochodowego itp.,

d) przewozy scentralizowane materiałów budowlanych dokonywane transportem samochodowym bezpośrednio od dostawcy do odbiorcy,

e) przewozy załóg robotniczych itp.

f) dojazdy do pierwszego miejsca pracy oraz powrót z ostatniego miejsca pracy.

3) skrócenie czasu postoju taboru przy naładunku i wyładunku przez:

a) zwiększenie mechanizacji robót ładunkowych,

b) odpowiednie przygotowanie ładunków do przewozu,

c) usprawnienie organizacji przewozów itp.,

4) zwiększenie wykorzystania ładowności taboru przez:

a) właściwe ustalanie zadań pracy taboru (dobór właściwych rodzajów środków transportowych itp),

b) zwiększenie stosowania pracy samochodów z przyczepami,

5) podniesienie gotowości technicznej taboru przez:

a) wprowadzenie w miarę potrzeby wielozmianowej pracy warsztatów i stacji obsług,

b) wykonywanie obsług i napraw taboru na II i III zmianie pracy stacji obsług,

c) wykonywanie napraw taboru systemem wymiany zespołów,

6) podniesienie współczynnika wykorzystania przebiegu przez:

a) stosowanie takiej organizacji pracy taboru, która umożliwiałaby wykonywanie zadań przewozowych przy maksymalnej eliminacji próżnych przebiegów taboru,

b) przestrzeganie przepisów o zgłaszaniu się kierowców w terenowych placówkach PKS dla uzyskania ładunków powrotnych,

7) wprowadzenie w miarę powstania warunków (czas pracy zleceniodawców i warunki lokalne) dwuzmianowej pracy kierowców.

4. Do warunków organizacyjno-technicznych jednostek transportu samochodowego poza wyszczególnionymi w zestawieniu, o którym mowa w ust. 2, zalicza się również przestrzeganie:

1) obowiązku prowadzenia określonej przepisami dokumentacji eksploatacyjno-przewozowej, zapewniającej należytą kontrolę pracy przewozowej taboru oraz pracy kierowców,

2) obowiązku wzmocnienia kontroli nad prawidłowością zapisów w dokumentacji eksploatacyjno-przewozowej (w celu zlikwidowania fałszywych zapisów dokonywanych przez kierowców i bezkrytycznie potwierdzanych przez usługobiorcę z położeniem szczególnego nacisku na kontrolę zapisów dotyczących czasu pracy kierowców),

3) obowiązku egzekwowania kar za przetrzymanie taboru przy naładunku i wyładunku w celu oddziaływania na usługobiorców zmierzającego do eliminacji przestojów taboru z ich winy,

4) obowiązku wyciągania właściwych konsekwencji w stosunku do kierowców, którzy dokonują w dokumentacji przewozowej fałszywych zapisów,

5) ustalenie regulaminu wypłat za wykonywanie obsługi codziennej pojazdów i określenie systemu kontroli ich wykonywania.

5. Przedsiębiorstwa transportowe wymienione w § 1 ust. 1 lit. a) zarządzenia uwzględnią w swojej działalności poważne zwiększenie spedycji oraz będą dążyć do ograniczenia przewozów wykonywanych na zasadzie wynajmu taboru. W tym celu ww jednostki organizacyjne zwiększą działalność akwizycyjną i podwyższą jakość pracy spedycyjnej.

6. Przedsiębiorstwa transportowe i przedsiębiorstwa posiadające własne bazy transportu (§ 1 ust. 1 lit. a) i b)

zarządzenia) uzupełnią zakres obowiązków i odpowiedzialności dyspozytorów, czyniąc ich odpowiedzialnymi w szczególności za:

1) odpowiednie wczesne przygotowanie i wręczenie kierowcom dziennych zadań pracy i dokumentacji przewozowej,
2) ścisłe określenie zadań kierowcy z uwzględnieniem:
   a) wyznaczenia dokładnej trasy jazdy,
   b) ustalenia czasu przeznaczonego na wykonanie postawionego zadania,
3) kontrolę wykonania zadania przez kierowców w oznaczonym czasie, a w przypadkach przekroczenia tego czasu — badanie przyczyn przekroczenia i stawianie wniosków dla kierownictwa jednostki transportu samochodowego o uznanie przekroczenia za usprawiedliwione (awaria pojazdu itp.) lub za wynikłe z winy kierowcy,
4) kontrolę zgłaszania się kierowców w placówkach terenowych PKS dla uzyskania powrotnego ładunku,
5) rozdział zadań przewozowych kierowcom w taki sposób, aby maksymalnie wykorzystać powrotne przebiegi taboru i zwiększyć stosowanie przyczep,
6) ścisłe przestrzeganie wyznaczonego miesięcznego limitu czasu pracy dla kierowców.

---

*) Załączniki do instrukcji przesłane zostały zainteresowanym.

43.

ZARZĄDZENIE nr 231 MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 14 października 1960 r.

w sprawie stosowania dodatków za pracę na niektórych rodzajach pojazdów mechanicznych.

(znak: ZP/3/60)

Na podstawie przepisu ust. 3 § 3 uchwały nr 283a Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1960 r. w sprawie poprawy organizacji pracy transportu samochodowego oraz zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych (Mon. Pol. nr 87, poz. 317), w porozumieniu z Zarządami Głównymi Związków Zawodowych: Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Pracowników Przemysłu Chemicznego i Pracowników Gospodarki Komunalnej, Przemysłu Terenowego i Rzemiosła — zarządza się, co następuje:

§ 1. Zarządzenie obowiązuje w przedsiębiorstwach podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych i przez niego nadzorowanych.

§ 2. 1. Kierowcom, prowadzącym samochody ciężarowe typu: Lublin, ZIS-5, Praga, Ford, Horch, Chevrolet o ładowności od 2,5 do 3 ton przysługuje dodatek w wysokości 0,50 zł. za każdą godzinę pracy na tych samochodach.

2. Przy wypłacie dodatku, o którym mowa w ust. 1, należy stosować zasady, określone w protokółach dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.

§ 3. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 października 1960 r.

MINISTER
wz **W. Kopeć**

44.

ZARZĄDZENIE nr 276 MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 22 grudnia 1960 r.

w sprawie wypłacania kierowcom i ich pomocnikom zatrudnionym w przedsiębiorstwach transportowych i bazach transportowych premii indywidualnej przekraczającej 35% wynagrodzenia zasadniczego.

(znak: ZP/3/60)

Na podstawie przepisu § 5 ust. 2 uchwały nr 283a Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 1960 r. w sprawie poprawy organizacji pracy transportu samochodowego oraz zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych (Mon. Pol. nr 67, poz. 317) oraz w związku z postanowieniem przepisu ust. 4 § 14 protokółów dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy dotyczących zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych, w porozumieniu z Zarządami Głównymi Związków Zawodowych: Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Pracowników Przemysłu Chemicznego i Pracowników Gospodarki Komunalnej, Przemysłu Terenowego i Rzemiosła — zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Premie indywidualne przewidziane dla kierowców wozów ciężarowych i ich pomocników zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportowych i bazach transportowych w przepisie ust. 4 § 14 protokółów dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. w sprawie zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych mogą być wypłacane w przypadku zmniejszenia ilości godzin nadliczbowych, powodującego wzrost funduszu przeznaczonego na premie, co najmniej do 25% funduszu wynagrodzeń zasadniczych kierowców i ich pomocników, liczonego łącznie z dodatkami za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów.

2. Przy obliczeniu funduszu premiowego, o którym mowa w ust. 1, należy wyłączyć kwoty oszczędności uzyskanych na skutek zmniejszenia zatrudnienia lub nie wykonania planu zatrudnienia.

§ 2. Wysokość premii indywidualnej nie może przekroczyć 50% wynagrodzenia zasadniczego (łącznie z dodatkiem za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów).

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 2 stycznia 1961 r.

MINISTER
M. Olewiński

45.

ZARZĄDZENIE nr 283 MINISTRA BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

z dnia 24 grudnia 1960 r.

w sprawie czasu pracy i premiowania kierowców wozów ciężarowych i ich pomocników zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw.

(ZP/3/60)

W uzupełnieniu postanowień Części III „Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników, zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw" protokółów dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy, dotyczących czasu pracy i zasad wyna-

gradzania pracowników samochodowych — w związku z wyjaśnieniami Komitetu Pracy i Płac, w porozumieniu z Zarządami Głównymi Związków Zawodowych: Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, Pracowników Przemysłu Chemicznego i Pracowników Gospodarki Komunalnej, Przemysłu Terenowego i Rzemiosła zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Średni czas pracy kierowców wozów ciężarowych i ich pomocników faktycznie zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw nie powinien przekraczać 250 godzin miesięcznie wraz z czasem pracy przyznanym na obsługę codzienną.

2. W przypadkach szczególnie uzasadnionych (np. klęski żywiołowe) miesięczna norma czasu pracy, określona w ust. 1, może być przekroczona tylko na podstawie decyzji jednostki nadrzędnej.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się postanowień § 2 niniejszego zarządzenia.

§ 2. 1. Fundusz premiowy w maksymalnej wysokości t.j. 20% funduszu wynagrodzeń zasadniczych wszystkich kierowców i ich pomocników liczonego łącznie z dodatkami za rodzaj wozu, o którym mowa w ust. 2 § 21 protokółów dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. do układów zbiorowych pracy, dotyczących czasu pracy i zasad wynagradzania pracowników samochodowych — może być ustalony tylko w przypadku nie przekroczenia miesięcznej normy czasu pracy, określonej w § 1, ust. 1.

2. W przypadku przekroczenia 250 godzin pracy miesięcznie, fundusz premiowy ulega zmniejszeniu według niżej podanych zasad:

Ilość godzin pracy w miesiącu	Wielkość funduszu premiowego w procentach
do 250	do 20%
251—255	do 16%
256—260	do 13%
261—265	do 10%
266—270	do 7%
ponad 270	do 3%

§ 3. Premia indywidualna nie może przekroczyć 25% wynagrodzenia zasadniczego wraz z dodatkiem za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów samochodowych.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1961 r.

MINISTER
M. Olewiński

46.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

z dnia 11 października 1960 roku *)

do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r., dotyczący zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.

I. Przepisy ogólne

§. 1. Protokół dodatkowy dotyczy niżej określonych pracowników, zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych stosujących wymieniony w tytule Układ Zbiorowy Pracy i podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz przez niego nadzorowanych:

1) kierowców pojazdów mechanicznych i ich pomocników, zatrudnionych w:
   a) przedsiębiorstwach transportowych budownictwa, sprzętowo-transportowych budownictwa terenowego i Przedsiębiorstwie Zmechanizowanych Robót Ziemnych,
   b) bazach transportowych przedsiębiorstw budowlano-montażowych, posiadających wydzielony roczny plan usług transportowych oraz wydzielony roczny plan funduszu płac,
   c) pozostałych, niewymienionych w pkt a) i b) przedsiębiorstwach.
   d) biurach projektów oraz zarządach budownictwa i wojewódzkich zarządach (zjednoczeniach) budownictwa terenowego,
2) robotników warsztatów samochodowych,
3) dyspozytorów samochodowych.

II. Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników zatrudnionych w przedsiębiorstwach i bazach transportowych.

§ 2. Przepisy części II protokółu dodatkowego dotyczą kierowców i ich pomocników, zatrudnionych na pojazdach ciężarowych w jednostkach organizacyjnych, określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. a) i b).

§ 3. 1. Normalny czas pracy kierowców pojazdów ciężarowych i ich pomocników może wynosić do 10 godzin na dobę — z tym zastrzeżeniem, że w okresie miesięcznym czas ten nie powinien przekraczać takiej liczby godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin, (a w soboty 6 godzin) przez liczbę dni roboczych, przypadających w danym miesiącu.

2. Miesięczną normę czasu pracy, ustaloną w ust. 1, zmniejsza się w razie usprawiedliwionej nieobecności o taką ilość godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin (a w sobotę 6 godzin) przez liczbę pełnych dni usprawiedliwionej nieobecności.

3. Do czasu pracy kierowców i pomocników kierowców nie wlicza się czasu pracy zużytego na obsługę codzienną pojazdu, za którą przewidziane jest wynagrodzenie ryczałtowe.

4. W każdej dobie kierowca i jego pomocnik powinien otrzymać po zakończeniu pracy, co najmniej 10 godzinny okres nieprzerwanego wypoczynku, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych.

5. Niedziela jest dniem wolnym od pracy. W systemie stosowania pracy w niedzielę, kierownictwo zakładu pracy

*) Załączniki do protokółu zostały rozesłane zainteresowanym.

w porozumieniu z radą zakładową ustali schemat dni wypoczynku i wykaz imienny pracowników, według którego dzień wypoczynku kierowcy i jego pomocnika zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku powinien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.

§ 4. 1. Za pracę w godzinach nadliczbowych uważa się pracę ponad normy, określone w § 3 ust. 1 i 2.

2. Do czasu pracy wlicza się godziny przepracowane, nie wlicza się natomiast nieusprawiedliwionych postojów.

3. Godziny przepracowane poza harmonogramem pracy wlicza się do czasu pracy, jeżeli:

a) zostały przepracowane na wyraźne zlecenie kierownika jednostki organizacyjnej transportu,
b) przekroczenie harmonogramu pracy podczas jazdy nastąpiło wskutek nieprzewidzianych i nie dających się uniknąć przeszkód (awarie itp.) uznanych przez kierownika jednostki organizacyjnej.

§ 5. 1. Kierowcy i ich pomocnicy mogą być wynagradzani według:

a) czasowego systemu płac,
b) akordowego systemu płac.

2. Decyzję co do zastosowania jednego z systemów płac, o których mowa w ust. 1, dla pracowników zatrudnionych przy wykonaniu określonych przewozów, podejmuje dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

§ 6. 1. Godzinowe stawki płac dla kierowców i ich pomocników określa się w następującej wysokości:

Grupa płac	Stawka za 1 godzinę w zł
1	5.50
2	4.80
3	4.00
4	3.50

2. Wymagania kwalifikacyjne dla kierowców i ich pomocników niezbędne dla uzyskania poszczególnej grupy płac, określa załącznik nr 1 do protokółu.

§ 7. Kierowcy i ich pomocnicy uprawnieni są do otrzymywania:

1) dodatkowego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, w niedzielę i dni świąteczne wolne od pracy,
2) dodatku za pracę nocną,
3) dodatków za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów samochodowych,
4) dodatków za obsługę codzienną (o.c.),
5) dodatków za wykonywanie czynności dodatkowych,
6) premii za oszczędność paliwa,
7) premii za oszczędność ogumienia,
8) dodatków za stosowanie paliwa gazowego,
9) premii za osiągnięcie normy przebiegu przed naprawą główną,
10) premii regulaminowych za wykonanie zadań.

§ 8. Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, niedziele i w dni świąteczne wolne od pracy wypłaca się wg następujących zasad:

1. Za każdą godzinę pracy w godzinach nadliczbowych przysługuje stawka wynagrodzenia zasadniczego oraz dodatek w wysokości 50% za pierwsze dwie godziny nadliczbowe, przekraczające 10 godzin pracy na dobę, a w wysokości 100% za dalsze godziny nadliczbowe.

2. Za każdą godzinę pracy w niedzielę lub święto wolne od pracy przysługuje dodatek w wysokości 100%.

3. Za godziny nadliczbowe, przekraczające miesięczną normę pracy, o której mowa w § 3 ust. 1 i 2, a przepracowane w granicach 10 godzin na dobę, przysługuje dodatek w wysokości 50%.

4. Za godziny pracy w niedziele, przepracowane zgodnie ze schematem, o którym mowa w § 3 ust. 5, za które pracownik otrzymał czas wolny w tygodniu nie przysługuje dodatek, o którym mowa w ust. 2.

5. Dodatki, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, oblicza się w czasowym systemie pracy od stawki godzinowej osobistego zaszeregowania łącznie z dodatkiem wymienionym w § 9, zaś w akordowym systemie pracy tylko od stawki godzinowej osobistego zaszeregowania.

6. Za normalną pracę nocną przysługuje wynagrodzenie z dodatkiem w wysokości 10% stawki wynagrodzenia zasadniczego (z dodatkiem za rodzaj obsługiwanego pojazdu).

§ 9. 1. Kierowcom prowadzącym następujące rodzaje pojazdów mechanicznych, zatrudnionym w czasowym systemie pracy, przysługuje za każdą godzinę pracy na tych pojazdach wynagrodzenie dodatkowe w wysokości, określonej w poniższej tabeli:

Rodzaj pojazdu mechanicznego	Wysokość dodatku w zł
a) autobusy	1.50
b) samochody ciężarowe przystosowane zgodnie z przepisami Ministra Komunikacji do przewozu osób i używane wyłącznie do tego celu	1.20
c) mikrobusy	0.50
d) zespoły do przewozu ładunków o łącznej ładowności powyżej 12 ton	1.50
e) samochody pogotowia technicznego, warsztatowe, cysterny, dźwigi i samochody specjalne	1.50
f) samochody przewożące ładunki niebezpieczne	1.50
g) samochody wywrotki i specjalizowane:	
1) powyżej 7 ton ładowności oraz wywrotki Dumper o ładowności 6 ton	1.50
2) od 3,5 do 7 ton ładowności	1.20
h) samochody ciężarowe:	
1) powyżej 5 ton ładowności	1.00
2) od 3,5 do 5 ton ładowności	0.50
i) ciągniki bez przyczepy lub z jedną przyczepą	1.00
j) dla kierowców stale zatrudnionych na pojeździe samochodowym przy przewozie ładunków wymagających szczególnej ostrożności, a mianowicie aparatów i maszyn precyzyjnych, szkła i wyrobów szklanych, ceramiki szlachetnej i półszlachetnej, wyrobów emaliowanych oraz ładunków w opakowaniach szklanych, ceramicznych lub emaliowanych	1.00

2. Przy zbiegu dwóch lub więcej dodatków kierowca otrzymuje tylko jeden dodatek — najwyższy.

3. Za pracę z przyczepami na pojazdach wymienionych w ust. 1 dodatek, określony za pracę na tych pojazdach, zwiększa się o 0.50 zł za każdą przyczepę z tym zastrzeżeniem, że łączna wysokość dodatku nie może przekroczyć 1.50 zł za godzinę.

4. Pomocnicy kierowców zatrudnionych na pojazdach wymienionych w ust. 1 otrzymują dodatek w wysokości 0.50 zł za godzinę pracy na tych pojazdach.

§ 10. 1. Kierowcom pojazdów ciężarowych przysługuje — poza wynagrodzeniem zasadniczym — dodatek za obsługę codzienną pojazdu samochodowego, wykonywaną zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji, w wysokości od 4 do 8 zł dziennie, a pomocnikom kierowców w wysokości 50% dodatku kierowcy.

2. Wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, ustala dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową, w zależności od rodzaju pojazdu, organizacji obsługi itp.

3. Dodatek, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje, gdy czynności obsługi codziennej pojazdu nie są wykonywane przez kierowcę i jego pomocnika.

4. Ramowe zasady określenia wysokości dodatku, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do protokółu.

§ 11. 1. Kierownictwo może zatrudnić kierowców i ich pomocników, za ich zgodą przy pracach dodatkowych, związanych bezpośrednio z transportem i znajdujących ekonomiczne uzasadnienie, jak czynności spedycyjne, konwojowanie, załadunek i wyładunek towarów, obsługa zainstalowanych na samochodzie urządzeń specjalnych itp.

2. Zasady ustalania wynagrodzenia za czynności, o których mowa w ust. 1, zostaną określone odrębnie.

§ 12. 1. Kierowcom i ich pomocnikom przysługuje premia miesięczna za oszczędność materiałów pędnych i oszczędność ogumienia — zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami.

2. Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje za jazdę na pojazdach mechanicznych napędzanych gazem dodatek w wysokości 8 gr za każdy kilometr.

§ 13. 1. Kierowcom przysługuje jednorazowa premia za osiągnięcie normy przebiegu przed naprawą główną, według zasad określonych w załączniku nr 3 do protokółu w wysokości:

a) do 700 zł na samochodzie osobowym,
b) do 800 zł na innych pojazdach samochodowych.

2. Pomocnikom kierowców przysługuje premia, o której mowa w ust. 1, w wysokości do 160 zł.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się w odniesieniu do kierowców, którzy osiągnęli normę przebiegu po dniu wejścia w życie w danym przedsiębiorstwie protokółu dodatkowego.

§ 14. 1. Kierowcy i ich pomocnicy, zatrudnieni w czasowym systemie pracy, mogą być premiowani według zasad i w granicach, określonych w załączniku nr 4 do protokółu.

2. Na wypłatę premii i wynagrodzeń za godziny nadliczbowe przeznacza się różnicę między skorygowanym zgodnie z zasadami bankowej kontroli funduszem płac kierowców i ich pomocników a funduszem przeznaczonym na płace zasadnicze i wszystkie dodatki stałe tej grupy pracowników.

3. Z funduszu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wypłacone premie indywidualne, zgodnie z regulaminem premiowania, do wysokości 35% wynagrodzenia liczonego według stawek godzinowych osobistego zaszeregowania łącznie z dodatkiem za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów (§ 9).

4. W razie znacznego zmniejszenia planowanej ilości godzin nadliczbowych kierowców i ich pomocników mogą być wypłacane w ramach różnicy, o której mowa w ust. 2, premie indywidualne, przekraczające 35% wynagrodzenia zasadniczego, premie przekraczające powyższe granice mogą być wypłacane wyłącznie na podstawie odrębnej instrukcji, wydanej przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, po porozumieniu z Komitetem Pracy i Płac oraz Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

§ 15. 1. Akordowy system płac powinien być stosowany dla kierowców i ich pomocników zatrudnionych przy obsłudze pojazdów ciężarowych i ciągników drogowych przy wykonywaniu przewozów masowych.

2. Akordowy system płac może być stosowany w formie akordu zryczałtowanego lub prostego.

3. Podstawą do obliczenia wynagrodzenia za pracę wykonywaną w akordowym systemie płac są odpowiednie normy pracy oraz godzinowa stawka akordowa w wysokości 6.50 zł na godzinę, a w uzasadnionych przypadkach, za zgodą Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, w wysokości do 7 zł na godzinę.

4. Ramowe zasady stosowania akordowego systemu płac określa załącznik nr 5 do protokółu. Szczegółowe wytyczne określi Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

5. Przy akordowym systemie płac nie przysługują dodatki, o których mowa w § 9, ani też premia przewidziana w § 14, a dodatkowe utrudnienia wynikające z pracy na pojazdach, niektórych kategorii (§ 9) powinny być uwzględnione w akordowej cenie jednostkowej.

6. Przy akordowym systemie płac dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych oblicza się od stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 6 ust. 1).

§ 16. 1. W okresie naprawy głównej i średniej kierowcy i ich pomocnicy, o ile nie są zatrudnieni na innym pojeździe, otrzymują wynagrodzenie tylko według stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 6 ust. 1).

2. Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, może otrzymać premię zgodnie z regulaminem premiowania pracowników warsztatowych nie wyższą jednak, niż w wysokości do 35% godzinowego wynagrodzenia zasadniczego.

§ 17. 1. Maszynistów samojezdnych maszyn budowlanych i drogowych posiadających uprawnienia maszynisty, przyznane zgodnie z obowiązującymi przepisami, wynagradza się według zasad przewidzianych układem zbiorowym pracy dla operatorów sprzętu, wynagrodzenie takie przysługuje im również za czas doprowadzenia (dojazdu) maszyny do miejsca pracy i z powrotem.

2. Pracownicy, określeni w ust. 1, nie mogą otrzymywać żadnych dodatków i premii ustalonych w protokóle.

3. Decyzję co do stosowania przepisu ust. 1 podejmuje dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową, za zgodą dyrektora jednostki nadrzędnej.

III. Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników, zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw.

§ 18. Przepisy części III protokółu dotyczą kierowców i ich pomocników zatrudnionych na pojazdach ciężarowych w jednostkach organizacyjnych określonych w § 1 ust, 1 pkt 1) lit. c) i d).

§ 19. Do kierowców i ich pomocników, o których mowa w § 18, stosuje się:

1) w zakresie czasu pracy, godzin nadliczbowych, pracy w niedziele i święta — ogólnie obowiązujące przepisy,

2) w zakresie wynagradzania za pracę — przepisy protokółu zawarte w §§ 6, 8 ust. 5 i 6, 9 (z wyłączeniem stosowania dodatku, o którym mowa w § 9, ust. 1, pkt j), w §§ 12, 13, 16, 17 oraz w §§ 20 — 21.

§ 20. 1. Kierowców i ich pomocników, o których mowa w § 18 należy wynagradzać według czasowego systemu płac.

2. W uzasadnionych przypadkach jednostka nadrzędna nad przedsiębiorstwem może zezwolić na wynagradzanie kierowców i ich pomocników, zatrudnionych przy przewozach, technologicznych lub innych produkcyjnych, według akordowego systemu płac, zgodnie z przepisami § 15.

§ 21. 1. Kierowcy i ich pomocnicy zatrudnieni w czasowym systemie pracy mogą być premiowani zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4 do protokółu.

2. Wysokość funduszu premiowego i wysokość premii indywidualnej dla kierowców i ich pomocników dla poszczególnych jednostek organizacyjnych transportu ustala jednostka nadrzędna, z tym zastrzeżeniem, że wysokość funduszu premiowego nie może przekraczać 20% płac podstawowych łącznie z dodatkami wymienionymi w § 9, a premia indywidualna nie może przekraczać 25% wynagrodzenia godzinowego wraz z dodatkiem za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów samochodowych.

IV. Czas pracy i zasady wynagradzania kierowców samochodów osobowych.

§ 22. Przepisy części IV protokółu dotyczą kierowców samochodów osobowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. a), b), c), i d).

§ 23. Do kierowców, o których mowa w § 22, stosuje się:

1) w zakresie czasu pracy, godzin nadliczbowych, pracy w niedzielę i święta — ogólnie obowiązujące przepisy.
2) w zakresie wynagradzania za pracę — przepisy protokółu zawarte w §§ 6, 8 ust. 6, 12, 13, 16 i 24.

§ 24. Kierowców samochodów osobowych zatrudnia się i wynagradza według czasowego systemu płac.

V. Czas pracy i zasady wynagradzania robotników warsztatów samochodowych

§ 25. Przepisy części V protokółu dotyczą robotników zatrudnionych w wyodrębnionych organizacyjnie warsztatach, wchodzących w skład jednostek organizacyjnych transportu, określonych w § 1 ust. 1 pkt. 1) lit. a), b), i c).

§ 26. 1. Godzinowe stawki płac robotników wynoszą:

grupa płac	stawka w zł za 1 godz.
VIII	7.20
VII	6.45
VI	5.75
V	5.10
IV	4.55
III	4.05
II	3.60
I	3.20

2. Ramowe zasady zaszeregowania do poszczególnych grup płac określa załącznik nr 6 do protokółu.

§ 27. 1. Robotnicy mogą otrzymywać premie indywidualne w wysokości do 80% wynagrodzenia zasadniczego. Premie te wypłaca się z funduszu premiowego, którego wysokość może wynosić do 60% płac zasadniczych pracowników warsztatowych.

2. Szczegółowe zasady premiowania określi dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową z tym zastrzeżeniem, że premie mogą być wypłacane za wykonanie, zadań, określonych regulaminem.

3. W uzasadnionych przypadkach robotnicy mogą być wynagradzani według akordowego systemu płac, ustalonego zgodnie z odrębnie obowiązującymi przepisami; w takim przypadku stawki akordowe stosuje się wg tabeli, podanej w § 26.

§ 28. Robotnikom wykonującym pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych przysługuje dodatek do wynagrodzenia zasadniczego, określony w załączniku nr 7 do protokółu.

§ 29. W zakresie czasu pracy i obliczania należności za pracę w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych, niedziele i dnie świąteczne — obowiązują przepisy Układu Zbiorowego Pracy.

§ 30. 1. W uzasadnionych przypadkach robotnicy, o których mowa w § 25, mogą być wynagradzani według innych, dotychczas stosowanych w danym warsztacie samochodowym zasad wynagradzania; pracowników tych nie dotyczą przepisy §§ 26 — 28.

2. Decyzję w sprawie określonej w ust. 1 podejmuje Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w uzgodnieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego Pracowników Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

VI. Czas pracy i zasady wynagradzania dyspozytorów samochodowych

§ 31. Przepisy części VI. protokółu dotyczą dyspozytorów samochodowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu określonych w § 1, ust. 1, pkt 1).

§ 32. I. Miesięczne wynagrodzenia podstawowe dla dyspozytorów wynoszą, w zależności od ilości dysponowanych pojazdów:

Lp	Stanowisko	Stawka wynagrodzenia mies. w zł.
1.	Dyspozytor do 25 pojazdów mechanicznych	800—1.200
2.	Dyspozytor 26—50 pojazdów mechanicznych	900—1.300
3.	Dyspozytor 51—100 pojazdów mechan.	1.000—1.400
4.	St. dyspozytor 51—100 pojazd.mechan.	1.200—1.700
5.	Dyspozytor 101—150 pojazdów mechan,	1.100—1.600
6.	St. dyspozytor 101—150 pojazdów mechan.	1.400—1.900
7.	Dyspozytor powyżej 150 pojazdów mechan.	1.300—1.800
8.	St. dyspozytor powyżej 150 pojazd. mechan.	1.500—2.000

2. Dyspozytorom, określonym w tabeli zamieszczonej w ust. 1, których wynagrodzenie podstawowe obliczone wg postanowień niniejszego protokółu jest niższe od dotychczas pobieranego wynagrodzenia podstawowego, należy utrzymać dotychczasowe wynagrodzenie podstawowe i premiować ich wg zasad ustalonych w niniejszym protokóle.

§ 33. 1. Dyspozytorzy mogą otrzymywać kwartalną premię indywidualną w wysokości do 40% stawki wynagrodzenia zasadniczego, według zakładowego regulaminu premiowania, zatwierdzonego przez dyrektora przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

2. Przyznanie premii dyspozytorom powinno być uzależnione od wykonania zadań przewozowych w planowanym czasie pracy (zgodnie z harmonogramem czasu pracy kierowców) wg następujących zasad:

a) w przypadku wykonania zadań przewozowych przy utrzymaniu się w planowanej ilości godzin nadliczbowych wysokość premii wynosi do 30% wynagrodzenia zasadniczego,

b) w przypadku wykonania zadań przewozowych z równoczesnym obniżeniem ilości godzin nadliczbowych wysokość premii powinna wzrastać o 1% za każde 2% obniżenia ilości godzin nadliczbowych, najwyżej jednak do wysokości 40%,

c) w przypadku wykonania zadań przewozowych przy równoczesnym przekroczeniu planowanej ilości godzin nadliczbowych wysokość premii obniża się o 1% za każdy 1% przekroczenia planowanej ilości godzin nadliczbowych.

§ 34. Dyspozytorów obowiązują odpowiednie przepisy § 29 protokółu.

VII. Przepisy końcowe

§ 35. 1. Termin wejścia w życie protokółu określony zostanie odrębnym zarządzeniem Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

2. Z dniem wprowadzenia w życie protokółu pracowników nim objętych, nie obowiązują:

a) załącznik nr 5 do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r.,

b) odpowiednie przepisy załącznika nr 1 i 10 do Układu Zbiorowego Pracy wymienionego w pkt a) oraz odpowiednie załączniki do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 7 maja 1949 r. — w zakresie płac robotników warsztatów samochodowych,

c) odpowiednie przepisy załącznika nr 2 do układu wymienionego w pkt a) oraz protokółu dodatkowego z dnia 19 czerwca 1957 r. do Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 7 maja 1949 r. — w zakresie płac dyspozytorów,

d) wszelkie indywidualne decyzje, wydane w zakresie uregulowanym protokółem dodatkowym i niezgodne z postanowieniami tego protokółu.

MINISTER
BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
M. Olewiński

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
F. Raduszyński

47.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

z dnia 11 października 1960 roku *)

do:

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle mineralnym z dnia 5 stycznia 1949 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników handlowych i biurowych RP z dnia 27 stycznia 1949 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla robót drogowych, mostowych i wodnych oraz przy eksploatacji żwiru i kruszywa z dnia 20 czerwca 1949 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu metalowego z dnia 26 kwietnia 1957 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu drzewnego z dnia 17 grudnia 1957 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu poligraficznego z dnia 14 maja 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle cementowym z dnia 19 marca 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle ceramiki budowlanej oraz materiałów wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle wapienniczym i gipsowym z dnia 13 września 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w terenowym przemyśle ceramiki budowlanej oraz materiałów budowlanych wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w terenowym przemyśle wapienniczym, gipsowym i kredowym z dnia 15 września 1958 r.**

— **Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kamienia budowlanego z dnia 7 września 1959 r.,**

dotyczący zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych.

I. Przepisy ogólne

§ 1. Protokół dodatkowy dotyczy niżej określonych pracowników, zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych, stosujących wymienione w tytule układy zbiorowe pracy i podległych Ministrowi Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych oraz przez niego nadzorowanych:

1) kierowców pojazdów mechanicznych i ich pomocników zatrudnionych w:

 a) przedsiębiorstwach transportowych,

 b) bazach transportowych przedsiębiorstw, posiadających wydzielony roczny plan usług transportowych oraz wydzielony roczny plan funduszu płac,

 c) pozostałych, niewymienionych w pkt a) i b), przedsiębiorstwach,

 d) zjednoczeniach,

2) robotników warsztatów samochodowych,

3) dyspozytorów samochodowych.

II. Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników, zatrudnionych w przedsiębiorstwach i bazach transportowych.

§ 2. Przepisy części II protokółu dodatkowego dotyczą kierowców i ich pomocników, zatrudnionych na pojazdach ciężarowych w jednostkach organizacyjnych, określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. a) i b).

§ 3. 1. Normalny czas pracy kierowców pojazdów ciężarowych i ich pomocników może wynosić do 10 godzin na dobę z tym zastrzeżeniem, że w okresie miesięcznym czas ten nie powinien przekraczać takiej liczby godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin (a w soboty 6 godzin) przez liczbę dni roboczych, przypadających w danym miesiącu.

2. Miesięczną normę czasu pracy, ustaloną w ust. 1, zmniejsza się w razie usprawiedliwionej nieobecności o taką ilość godzin, jaka wynika z pomnożenia 8 godzin (a w soboty 6 godzin) przez liczbę pełnych dni usprawiedliwionej nieobecności.

*) Załączniki do protokółu zostały rozesłane zainteresowanym.

3. Do czasu pracy kierowców i pomocników kierowców nie wlicza się czasu pracy zużytego na obsługę codzienną pojazdu, za którą przewidziane jest wynagrodzenie ryczałtowe.

4. W każdej dobie kierowca i jego pomocnik powinien otrzymać po zakończeniu pracy, co najmniej 10 godzinny okres nieprzerwanego wypoczynku, wolnego od wszelkich obowiązków służbowych.

5. Niedziela jest dniem wolnym od pracy. W systemie stosowania pracy w niedzielę, kierownictwo zakładu pracy w porozumieniu z radą zakładową ustali schemat dni wypoczynku i wykaz imienny pracowników, według którego dzień wypoczynku kierowcy i jego pomocnika zostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie dzień wypoczynku powinien co trzy tygodnie wypadać w niedzielę.

§ 4. 1. Za pracę w godzinach nadliczbowych uważa się pracę ponad normy, określone w § 3 ust. 1 i 2.

2. Do czasu pracy wlicza się godziny przepracowane, nie wlicza się natomiast nieusprawiedliwionych postojów.

3. Godziny przepracowane poza harmonogramem pracy wlicza się do czasu pracy, jeżeli:
a) zostały przepracowane na wyraźne zlecenie kierownika jednostki organizacyjnej transportu,
b) przekroczenie harmonogramu pracy podczas jazdy nastąpiło wskutek nieprzewidzianych i nie dających się uniknąć przeszkód (awarie itp.), uznanych przez kierownika jednostki organizacyjnej.

§ 5. 1. Kierowcy i ich pomocnicy mogą być wynagradzani według:
a) czasowego systemu płac,
b) akordowego systemu płac.

2. Decyzję co do zastosowania jednego z systemów płac, o których mowa w ust. 1, dla pracowników zatrudnionych przy wykonaniu określonych przewozów, podejmuje dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

§ 6. 1. Godzinowe stawki płac dla kierowców i ich pomocników określa się w następującej wysokości:

Grupa płac	Stawka za 1 godzinę w zł.
1	5,50
2	4,80
3	4,00
4	3,50

2. Wymagania kwalifikacyjne dla kierowców i ich pomocników niezbędne dla uzyskania poszczególnej grupy płac, określa załącznik nr 1 do protokółu.

§ 7. Kierowcy i ich pomocnicy uprawnieni są do otrzymywania:
1) dodatkowego wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, w niedziele i dni świąteczne wolne od pracy,
2) dodatku za pracę nocną,
3) dodatków za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów samochodowych,
4) dodatków za obsługę codzienną („o.c."),
5) dodatków za wykonywanie czynności dodatkowych,
6) premii za oszczędność paliwa,
7) premii za oszczędność ogumienia,
8) dodatków za stosowanie paliwa gazowego,
9) premii za osiągnięcie normy przebiegu przed naprawą główną,
10) premii regulaminowych za wykonanie zadań.

§ 8. Wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych, niedziele i w dni świąteczne wolne od pracy wypłaca się wg następujących zasad:

1. Za każdą godzinę pracy w godzinach nadliczbowych przysługuje stawka wynagrodzenia zasadniczego oraz dodatek w wysokości 50% za pierwsze dwie godziny nadliczbowe przekraczające 10 godzin pracy na dobę, a w wysokości 100% za dalsze godziny nadliczbowe.

2. Za każdą godzinę pracy w niedzielę lub święto wolne od pracy przysługuje dodatek w wysokości 100%.

3. Za godziny nadliczbowe, przekraczające miesięczną normę pracy, o której mowa w § 3 ust. 1 i 2, a przepracowane w granicach 10 godzin na dobę, przysługuje dodatek w wysokości 50%.

4. Za godziny pracy w niedzielę, przepracowane zgodnie ze schematem, o którym mowa w § 3 ust. 5, za które pracownik otrzymał czas wolny w tygodniu nie przysługuje dodatek, o którym mowa w ust. 2.

5. Dodatki, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, oblicza się w czasowym systemie pracy od stawki godzinowej osobistego zaszeregowania łącznie z dodatkiem wymienionym w § 9, zaś w akordowym systemie pracy tylko od stawki godzinowej osobistego zaszeregowania.

6. Za normalną pracę nocną przysługuje wynagrodzenie z dodatkiem w wysokości 10% stawki wynagrodzenia zasadniczego (z dodatkiem za rodzaj obsługiwanego pojazdu).

§ 9. 1. Kierowcom prowadzącym następujące rodzaje pojazdów mechanicznych, zatrudnionym w czasowym systemie pracy, przysługuje za każdą godzinę pracy na tych pojazdach wynagrodzenie dodatkowe w wysokości, określonej w poniższej tabeli:

Rodzaj pojazdu mechanicznego	Wysokość dodatku w zł.
a) autobusy	1,50
b) samochody ciężarowe przystosowane zgodnie z przepisami Ministra Komunikacji do przewozu osób i używane wyłącznie do tego celu	1,20
c) mikrobusy	0,50
d) zespoły do przewozu ładunków o łącznej ładowności powyżej 12 ton	1,50
e) samochody pogotowania technicznego, warsztatowe, cysterny, dźwigi i samochody specjalne	1,50
f) samochody przewożące ładunki niebezpieczne	1,50
g) samochody wywrotki i specjalizowane:	
1) powyżej 7 ton ładowności oraz wywrotki Dumpor o ładowności 6 ton	1,50
2) od 3,5 do 7 ton ładowności	1,20
h) samochody ciężarowe:	
1) powyżej 5 ton ładowności	1,00
2) od 3,5 do 5 ton ładowności	0,50
i) ciągniki bez przyczepy lub z jedną przyczepą	1,00
j) dla kierowców stale zatrudnionych na pojeździe samocho-	

dowym przy przewozie ładunków wymagających szczególnej ostrożności, a mianowicie aparatów i maszyn precyzyjnych, szkła i wyrobów szklanych, ceramiki szlachetnej i półszlachetnej, wyrobów emaliowanych oraz ładunków w opakowaniach szklanych, ceramicznych lub emaliowanych 1,00

2. Przy zbiegu dwóch lub więcej dodatków kierowca otrzymuje tylko jeden dodatek — najwyższy.

3. Za pracę z przyczepami na pojazdach wymienionych w ust. 1 dodatek, określony za pracę na tych pojazdach, zwiększa się o 0,50 zł. za każdą przyczepę z tym zastrzeżeniem, że łączna wysokość dodatku nie może przekroczyć 1,50 zł za godzinę.

4. Pomocnicy kierowców zatrudnionych na pojazdach wymienionych w ust. 1 otrzymują dodatek w wysokości 0,50 zł za godzinę pracy na tych pojazdach.

§ 10. 1. Kierowcom pojazdów ciężarowych przysługuje — poza wynagrodzeniem zasadniczym — dodatek za obsługę codzienną pojazdu samochodowego, wykonywaną zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji, w wysokości od 4 do 8 zł dziennie, a pomocnikom kierowców w wysokości 50% dodatku kierowcy.

2. Wysokość wynagrodzenia, o którym mowa w ust. 1, ustala dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową, w zależności od rodzaju pojazdu, organizacji obsługi itp.

3. Dodatek, o którym mowa w ust. 1, nie przysługuje, gdy czynności obsługi codziennej pojazdu nie są wykonywane przez kierowcę i jego pomocnika.

4. Ramowe zasady określenia wysokości dodatku, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 2 do protokółu.

§ 11. 1. Kierownictwo może zatrudnić kierowców i ich pomocników, za ich zgodą przy pracach dodatkowych, związanych bezpośrednio z transportem i znajdujących ekonomiczne uzasadnienie, jak czynności spedycyjne, konwojowanie, załadunek i wyładunek towarów, obsługa zainstalowanych na samochodzie urządzeń specjalnych itp.

2. Zasady ustalania wynagradzania za czynności, o których mowa w ust. 1, zostaną określone odrębnie.

§ 12. 1. Kierowcom i ich pomocnikom przysługuje premia miesięczna za oszczędność materiałów pędnych i oszczędność ogumienia — zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami.

2. Kierowcom i pomocnikom kierowców przysługuje za jazdę na pojazdach mechanicznych napędzanych gazem dodatek w wysokości 8 gr. za każdy kilometr.

§ 13. 1. Kierowcom przysługuje jednorazowa premia za osiągnięcie normy przebiegu przed naprawą główną, według zasad określonych w załączniku nr 3 do protokółu, w wysokości:

a) do 700 zł na samochodzie osobowym,
b) do 800 zł na innych pojazdach samochodowych.

2. Pomocnikom kierowców przysługuje premia, o której mowa w ust. 1, w wysokości do 160 zł.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się w odniesieniu do kierowców, którzy osiągnęli normę przebiegu po dniu wejścia w życie w danym przedsiębiorstwie protokółu dodatkowego.

§ 14. 1. Kierowcy i ich pomocnicy, zatrudnieni w czasowym systemie pracy, mogą być premiowani według zasad i w granicach, określonych w załączniku nr 4 do protokółu.

2. Na wypłatę premii i wynagrodzeń za godziny nadliczbowe przeznacza się różnicę między skorygowanym zgodnie z zasadami bankowej kontroli funduszem płac kierowców i ich pomocników a funduszem przeznaczonym na płace zasadnicze i wszystkie dodatki stałe tej grupy pracowników.

3. Z funduszu, o którym mowa w ust. 2, mogą być wypłacane premie indywidualne, zgodnie z regulaminem premiowania, do wysokości 35% wynagrodzenia liczonego według stawek godzinowych osobistego zaszeregowania łącznie z dodatkiem za prowadzenie niektórych kategorii pojazdów (§ 9).

4. W razie znacznego zmniejszenia planowanej ilości godzin nadliczbowych kierowców i ich pomocników mogą być wypłacane w ramach różnicy, o której mowa w ust. 2, premie indywidualne, przekraczające 35% wynagrodzenia zasadniczego; premie przekraczające powyższe granice mogą być wypłacane wyłącznie na podstawie odrębnej instrukcji, wydanej przez Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych po porozumieniu z Komitetem Pracy i Płac oraz Zarządem Głównym Związku Zawodowego.

§ 15. 1. Akordowy system płac powinien być stosowany dla kierowców i ich pomocników zatrudnionych przy obsłudze pojazdów ciężarowych i ciągników drogowych przy wykonywaniu przewozów masowych.

2. Akordowy system płac może być stosowany w formie akordu zryczałtowanego lub prostego.

3. Podstawą do obliczenia wynagrodzenia za pracę wykonaną w akordowym systemie płac są odpowiednie normy pracy oraz godzinowa stawka akordowa w wysokości 6,50 zł na godzinę, a w uzasadnionych przypadkach, za zgodą Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w wysokości do 7 zł na godzinę.

4. Ramowe zasady stosowania akordowego systemu płac określa załącznik nr 5 do protokółu. Szczegółowe wytyczne określi Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

5. Przy akordowym systemie płac nie przysługują dodatki, o których mowa w § 9, ani też premia przewidziana w § 14, a dodatkowe utrudnienia wynikające z pracy na pojazdach, niektórych kategorii (§ 9) powinny być uwzględnione w akordowej cenie jednostkowej.

6. Przy akordowym systemie płac dodatek za pracę w godzinach nadliczbowych oblicza się od stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 6 ust. 1).

§ 16. 1. W okresie naprawy głównej i średniej kierowcy i ich pomocnicy, o ile nie są zatrudnieni na innym pojeździe, otrzymują wynagrodzenie tylko według stawki wynagrodzenia zasadniczego (§ 6 ust. 1).

2. Jeżeli kierowca lub pomocnik kierowcy uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, może otrzymać premię zgodnie z regulaminem premiowania pracowników warsztatowych nie wyższą jednak, niż w wysokości do 35% godzinowego wynagrodzenia zasadniczego.

§ 17. 1. Maszynistów samojezdnych maszyn budowlanych i drogowych, posiadających uprawnienia maszynisty,

przyznane zgodnie z obowiązującymi przepisami, wynagradza się według zasad przewidzianych układem zbiorowym pracy dla operatorów sprzętu; wynagrodzenie takie przysługuje im również za czas doprowadzenia (dojazdu) maszyny do miejsca pracy i z powrotem.

2. Pracownicy określeni w ust. 1, nie mogą otrzymywać żadnych dodatków i premii, ustalonych w protokóle.

3. Decyzję co do stosowania przepisu ust. 1 podejmuje dyrektor przedsiębiorstwa w porozumieniu z radą zakładową, za zgodą dyrektora jednostki nadrzędnej.

III. Czas pracy i zasady płac kierowców i ich pomocników, zatrudnionych w transporcie własnym przedsiębiorstw.

§ 18. Przepisy części III protokółu dotyczą kierowców i ich pomocników zatrudnionych na pojazdach ciężarowych w jednostkach organizacyjnych określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. c) i d).

§ 19. Do kierowców i ich pomocników, o których mowa w § 18, stosuje się:

1) w zakresie czasu pracy, godzin nadliczbowych, pracy w niedziele i święta — ogólnie obowiązujące przepisy;
2) w zakresie wynagradzania za pracę — przepisy protokółu zawarte w §§ 6, 8 ust. 5 i 6, § 9 (z wyłączeniem stosowania dodatku, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt j), w §§ 12, 13, 16, 17 oraz w §§ 20 — 21.

§ 20. 1. Kierowców i ich pomocników, o których mowa w § 18, należy wynagradzać według czasowego systemu płac.

2. W uzasadnionych przypadkach jednostka nadrzędna nad przedsiębiorstwem może zezwolić na wynagradzanie kierowców i ich pomocników, zatrudnionych przy przewozach, technologicznych lub innych produkcyjnych, według akordowego systemu płac, zgodnie z przepisami § 15.

§ 21. 1. Kierowcy i ich pomocnicy zatrudnieni w czasowym systemie pracy mogą być premiowani — zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4 do protokółu.

2. Wysokość funduszu premiowego i wysokość premii indywidualnej dla kierowców i ich pomocników dla poszczególnych jednostek organizacyjnych transportu ustala jednostka nadrzędna, z tym zastrzeżeniem, że wysokość funduszu premiowego nie może przekraczać 20% płac podstawowych łącznie z dodatkami wymienionymi w § 9, a premia indywidualna nie może przekraczać 25% wynagrodzenia godzinowego wraz z dodatkiem za prowadzenie niektórych rodzajów pojazdów samochodowych.

IV. Czas pracy i zasady wynagradzania kierowców samochodów osobowych.

§ 22. Przepisy części IV protokółu dotyczą kierowców samochodów osobowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. a), b), c), i d).

§ 23. Do kierowców, o których mowa w § 22 stosuje się:

1) w zakresie czasu pracy, godzin nadliczbowych, pracy w niedziele i święta — ogólnie obowiązujące przepisy.
2) w zakresie wynagradzania za pracę — przepisy protokółu zawarte w §§ 6, 8 ust. 6, § 12, 13, 16 i 24.

§ 24. Kierowców samochodów osobowych zatrudnia się i wynagradza według czasowego systemu płac.

V. Czas pracy i zasady wynagradzania robotników warsztatów samochodowych.

§ 25. Przepisy części V protokółu dotyczą robotników zatrudnionych w wyodrębnionych organizacyjnie warsztatach, wchodzących w skład jednostek organizacyjnych transportu, określonych w § 1 ust. 1 pkt 1) lit. a), b) i c).

§ 26. 1. Godzinowe stawki płac robotników wynoszą:

grupa płac	stawka w zł za 1 godzinę
VIII	7,20
VII	6,45
VI	5,75
V	5,10
IV	4,55
III	4,05
II	3,60
I	3,20

2. Ramowe zasady zaszeregowania do poszczególnych grup płac określa załącznik nr 6 do protokółu.

§ 27. 1. Robotnicy mogą otrzymywać premie indywidualne w wysokości do 80% wynagrodzenia zasadniczego. Premie te wypłaca się z funduszu premiowego, którego wysokość może wynosić do 60% płac zasadniczych pracowników warsztatowych.

2. Szczegółowe zasady premiowania określi dyrektor przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową, z tym zastrzeżeniem, że premie mogą być wypłacane za wykonanie zadań, określonych regulaminem.

3. W uzasadnionych przypadkach robotnicy mogą być wynagradzani według akordowego systemu płac, ustalonego zgodnie z odrębnie obowiązującymi przepisami; w takim przypadku stawki akordowe stosuje się wg tabeli, podanej w § 26.

§ 28. Robotnikom wykonującym pracę w warunkach szkodliwych dla zdrowia lub uciążliwych przysługuje dodatek do wynagrodzenia zasadniczego, określony w załączniu nr 7 do protokółu.

§ 29. W zakresie czasu pracy i obliczania należności za pracę w porze nocnej, w godzinach nadliczbowych, niedziele i dnie świąteczne — obowiązują przepisy Układu Zbiorowego Pracy.

§ 30. 1. W uzasadnionych przypadkach robotnicy, o których mowa w § 25, mogą być wynagradzani według innych, dotychczas stosowanych w danym warsztacie samochodowym, zasad wynagradzania; pracowników tych nie dotyczą przepisy §§ 26—28.

2. Decyzję w sprawie określonej w ust. 1, podejmuje Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych w uzgodnieniu z Zarządem Głównym Związku Zawodowego.

VI. Czas pracy i zasady wynagradzania dyspozytorów samochodowych.

§ 31. Przepisy części VI protokółu dotyczą dyspozytorów samochodowych zatrudnionych w jednostkach organizacyjnych transportu określonych w § 1, ust. 1, pkt 1).

§ 32. 1. Miesięczne wynagrodzenia podstawowe dla dyspozytorów wynoszą w zależności od ilości dysponowanych pojazdów:

L.p.	Stanowisko	stawka wynagrodzenia mies. w zł.
1.	Dyspozytor do 25 pojazdów mechanicznych	800 — 1.200
2.	Dyspozytor 26—50 pojazdów mechanicznych	900 — 1.300
3.	Dyspozytor 51—100 pojazdów mechanicznych	1.000 — 1.400
4.	St. dyspozytor 51—100 pojazdów mechanicznych	1.200 — 1.700
5.	Dyspozytor 101—150 pojazdów mechanicznych	1.100 — 1.600
6.	St. dyspozytor 101—150 pojazdów mechanicznych	1400 — 1.900
7.	Dyspozytor powyżej 150 pojazdów mechanicznych	1.300 — 1.800
8.	St. dyspozytor powyżej 150 pojazdów mechanicznych	1.500 — 2.000

2. Dyspozytorom, określonym w tabeli zamieszczonej w ust. 1, których wynagrodzenie podstawowe obliczone wg postanowień niniejszego protokółu jest niższe od dotychczas pobieranego wynagrodzenia podstawowego, należy utrzymać dotychczasowe wynagrodzenie podstawowe i premiować ich wg zasad ustalonych w niniejszym protokóle.

§ 33. 1. Dyspozytorzy mogą otrzymywać kwartalną premię indywidualną w wysokości do 40% stawki wynagrodzenia zasadniczego, według zakładowego regulaminu premiowania, zatwierdzonego przez dyrektora przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

2. Przyznanie premii dyspozytorom powinno być uzależnione od wykonania zadań przewozowych w planowanym czasie pracy (zgodnie z harmonogramem czasu pracy kierowców) wg następujących zasad:

a) w przypadku wykonania zadań przewozowych przy utrzymaniu się w planowanej ilości godzin nadliczbowych wysokość premii wynosi do 30% wynagrodzenia zasadniczego;

b) w przypadku wykonania zadań przewozowych z równoczesnym obniżeniem ilości godzin nadliczbowych wysokość premii powinna wzrastać o 1% za każde 2% obniżenia ilości godzin nadliczbowych, najwyżej jednak do wysokości 40%;

c) w przypadku wykonania zadań przewozowych przy równoczesnym przekroczeniu planowanej ilości godzin nadliczbowych wysokość premii obniża się o 1% za każdy 1% przekroczenia planowanej ilości godzin nadliczbowych.

§ 34. Dyspozytorów obowiązują odpowiednie przepisy § 29 protokółu.

VII. Przepisy końcowe.

§ 35. 1. Termin wejścia w życie protokółu dodatkowego określony zostanie zarządzeniem Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych.

2. Z dniem wprowadzenia w życie protokółu dodatkowego, pracowników nim objętych nie obowiązują:

a) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle cementowym z dnia 15 marca 1958 r.,

b) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle wapienniczym i gipsowym z dnia 13 września 1958 r. — z wyjątkiem rozdziału VII — „Premia za oszczędność pali stałych",

c) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemysłach ceramiki budowlanej oraz materiałów budowlanych wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r. — z wyjątkiem rozdziału VII — „Premia za oszczędność paliwa,

d) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kamienia budowlanego z dnia 7 września 1959 r. — z wyjątkiem rozdziału VII — „Premia za zdanie opon nadających się do użycia w trakcji konnej lub do bieżnikowania",

e) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla terenowego przemysłu ceramiki budowlanej oraz materiałów budowlanych wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r. — z wyjątkiem rozdziału VII „Premia za oszczędność paliwa",

f) załącznik nr 3 do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w terenowym przemyśle wapienniczym, gipsowym i kredowym z dnia 13 września 1958 r. — z wyjątkiem rozdziału IX — „Premia za oszczędność paliwa",

g) protokół dodatkowy z dnia 28 lutego 1959 r. do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle cementowym z dnia 15 marca 1958 r.,

h) wszelkie indywidualne decyzje, wydane w zakresie uregulowanym protokółem dodatkowym i niezgodne z postanowieniami tego protokółu.

MINISTER
BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
M. Olewiński

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW
BUDOWLANYCH
F. Raduszyński

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO
wz. **T. Pawlak**
Sekretarz

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW GOSPODARKI KOMUNALNEJ
PRZEMYSŁU TERENOWEGO I RZEMIOSŁA
W. Gaworski

48.

PROTOKÓŁ DODATKOWY

z dnia 25 października 1960 roku

do:

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle mineralnym z dnia 5 stycznia 1949 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników handlowych i biurowych RP z dnia 27 stycznia 1949 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla robót drogowych, mostowych i wodnych oraz przy eksploatacji żwiru i kruszywa z dnia 20 czerwca 1949 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu metalowego z dnia 26 kwietnia 1957 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu drzewnego z dnia 17 grudnia 1957 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla przemysłu poligraficznego z dnia 14 maja 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy w Budownictwie z dnia 15 marca 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle cementowym z dnia 19 marca 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle ceramiki budowlanej oraz materiałów wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle wapienniczym i gipsowym z dnia 13 września 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w terenowym przemyśle ceramiki budowlanej oraz materiałów budowlanych wapienno-piaskowych z dnia 13 września 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w terenowym przemyśle wapienniczym, gipsowym i kredowym z dnia 15 września 1958 r.,

— Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w przemyśle kamienia budowlanego z dnia 7 września 1959 r.,

dotyczący ustalenia ramowych zasad przyznawania kierowcom i ich pomocnikom dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych.

§ 1. Protokół niniejszy stanowi uzupełnienie protokółów dodatkowych z dnia 11 października 1960 r. do wymienionych we wstępie układów zbiorowych pracy, dotyczących czasu pracy i zasad wynagradzania pracowników samochodowych.

§ 2. Ustala się następujące ramowe zasady przyznawania kierowcom i ich pomocnikom dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych.

§ 3. 1. Kierowcom i ich pomocnikom przysługuje oddzielne wynagrodzenie za każdy dzień wykonywania dodatkowych czynności, nie wchodzących w zakres ich obowiązków.

2. Wysokość wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych ustala się w następujących granicach:

Wykaz czynności	wynagrodzenie dzienne w zł od — do
1) załatwianie czynności spedycyjnych lub zakupów łącznie z przyjęciem odpowiedzialności za konwojowanie przewożonych towarów, potwierdzone w odpowiedniej umowie pisemnej	4 — 12 zł
2) wykonywanie czynności załadunkowych i wyładunkowych drobnicy	4 — 12 zł
3) łączne wykonywanie czynności, o których mowa w pkt 1) i 2)	4 — 16 zł
4) stałe wykonywanie w ciągu dnia roboczego — obok czynności przewozu — czynności pobierania i załadowania materiałów, wyładowania i przekazania przewiezionych materiałów — dla kierowców jednoosiowych ciągników (typu „Dzik" albo „Ursus C-308")	15 — 25 zł
w uzasadnionych przypadkach za zgodą Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych wysokość dodatku może być podniesiona w granicach do 30.— zł;	
5) obsługa kompletu skomplikowanych urządzeń zainstalowanych na stałe na cementosamochodach, łącznie z wykonywaniem czynności załadunkowych i wyładunkowych, wraz z wykonywaniem czynności spedycyjnych	15 — 30 zł
6) obsługa skomplikowanych urządzeń zainstalowanych na stałe na samochodzie: — urządzeń samochodów z dźwigiem, — urządzeń wiertniczych, — urządzeń kompresorów produkcyjnych	10 — 20 zł

3. Wysokość dodatków, o których mowa w ust. 2 pkt 1), 2) i 3), należy różnicować w zależności od częstotliwości wykonywania w ciągu dnia roboczego czynności (spedycyjnych, załadunkowych i wyładunkowych itp.), ich większego lub mniejszego skomplikowania, rodzaju, wartości i opakowania konwojowanych towarów, jak również stopnie ich zabezpieczenia, konstrukcją pojazdu oraz odległości i warunków przewozu, wartości dokonywanych zakupów, koniecznego wysiłku fizycznego przy czynnościach załadunkowych i wyładunkowych i innych okoliczności, które mogą mieć wpływ na rozmiar odpowiedzialności kierowcy i wielkość jego dodatkowego wkładu pracy; szczegółowe wytyczne w zakresie różnicowania dodatków zgodnie z powyższymi zasadami ustalają jednostki nadrzędne nad przedsiębiorstwami w porozumieniu z właściwymi instancjami związkowymi.

4. W przypadku wykonywania czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 1), 2) lub 3), przez czas do 4 godzin w ciągu dnia, wysokość dodatku za pracę wykonywaną w tym dniu nie może przekraczać 50% wysokości dodatku, określonej za wykonywanie tych czynności w ciągu dnia.

5. Kierowcom stale zatrudnionym na cementosamochodach można przyznać, zamiast dodatku dziennego, dodatek miesięczny w wysokości nieprzekraczającej 750 zł.

6. Łączna wysokość wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych nie może przekraczać miesięcznie 750 zł.

7. W przypadku wykonywania czynności dodatkowych wspólnie przez kierowcę i pomocnika, wynagrodzenie za wykonywanie czynności dodatkowych dzieli się między kierowcę i pomocnika według zasad, ustalonych przez dyrektora przedsiębiorstwa w uzgodnieniu z radą zakładową.

8. Dodatek, o którym mowa w ust. 1 i 2, może być stosowany tylko w transporcie zorganizowanym. Dopuszcza się stosowanie dodatku, o którym mowa w ust. 2 pkt 4, również w transporcie niezorganizowanym.

§ 4. Przyznanie dodatkowego wynagrodzenia za wykonywanie czynności dodatkowych nie wchodzących w zakres obowiązków kierowców lub ich pomocników w przypadkach innych, niż określono w niniejszym protokóle może być dokonywane wyłącznie na podstawie decyzji Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, uzgodnionych z Komitetem Pracy i Płac i zarządem głównym właściwego związku zawodowego.

§ 5. Warunkiem przyznania wynagrodzeń za czynności dodatkowe w przypadkach, w których odpowiednie czynności były wykonywane przez innych pracowników, jest wygospodarowanie odpowiednich oszczędności funduszu płac przez ograniczenie zatrudnienia pracowników wykonujących uprzednio te prace.

§ 6. Przedsiębiorstwa w formie regulaminu uzgodnionego z radą zakładową określą szczegółowo wysokość i zasady wypłat dodatków, o których mowa w niniejszym protokóle.

§ 7. Protokół wchodzi w życie z dniem 1 października 1960 r.

MINISTER
BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
wz **W. Kopeć**

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW BUDOWNICTWA I PRZEMYSŁU
MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
wz **J. Czerwińska**
Sekretarz

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW PRZEMYSŁU CHEMICZNEGO
E. Przyczynek

PRZEWODNICZĄCY
ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO
PRACOWNIKÓW GOSPODARKI KOMUNALNEJ
PRZEMYSŁU TERENOWEGO I RZEMIOSŁA
J. Sobczak

KOMUNIKAT II

Zostało wydane, a nie jest ogłoszone w Dzienniku Urzędowym zarządzenie Ministra:

1. nr 281 z 24.XII.60 r. znak: OR1-22/60 w sprawie wprowadzenia zasad wynagradzania i czasu pracy pracowników samochodowych w jednostkach budżetowych.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
MINISTERSTWO BUDOWNICTWA
I PRZEMYSŁU MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH
Warszawa, ul. Żurawia 3/5
Telefon Redakcji:
Centrala 21-05, wewn. 585.
Telefon Administracji:
Centrala 21-05, wewn. 424.
Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Ministerstwa Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych — prenumerata roczna zł 42,—. Cena pojedynczych egzemplarzy niezależnie od objętości zł 2,—. Wpłacać należy do Narodowego Banku Polskiego V Oddział Miejski w Warszawie na konto: „Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych — Biuro Budżetowo-Gospodarcze nr 1529-91-867, Cz. 8. Dział 7, Rozdział 3.
Cena zł 2,—

OPŁATA POCZTOWA UISZCZONA RYCZAŁTEM

(miejsce na adres odbiorcy)

Adres zwrotny: **Warszawa, ul. Żurawia 3/5**

Zakł. Graf. „Tamka", W-wa. Zam. 2130/60. Nakł. 8700+25 egz. S-43.